

kap. **Juraj Karninčić**
Udruga pomorskih kapetana
Sjevernog Jadrana
„Kraljica mora“ - Rijeka

Spašavanje ljudskih života na moru (Razmatranje pomorskog kapetana o spašavanju ljudi na moru na temelju prakse)

Spasiti jedan život u bespuću mora je veliko humano djelo i hrabrost spašavatelja koji pružaju nadljudske napore u pomoći čovjeku. Stoga je spašavanje ljudi i imovine humano djelo te obveza zapovjednika broda da pruži pomoć unesrećenom. Zapovjednik je dužan, najvećom brzinom, odmah krenuti u pomoć unesrećenima te ih obavijestiti, ako je to moguće, da dolazi na mjesto pogibelji.

I. dok je spašavanje osoba obvezno, spašavanje imovine nije postavljeno tako strogo. Ipak, postoji obveza spašavanja imovine u slučaju sudara brodova kada je zapovjednik dužan poduzeti spašavanje drugog broda, a naročito kada je u opasnosti brod iste države.

Spomenutih obveza pridržavao se zapovjednik RMS Carpathia kada je pohitao u pomoć unesrećenom RMS Titanicu, u noći 14. travnja 1912. godine, da bi stigao namjesto pogibije – idućeg dana u ranim jutarnjim satima i spasio 702 brodolomca. Riskirajući svoju imovinu i strojeve opterećujući do maksimuma, došao je na mjesto pogibije, iako je okolo unesrećenoga broda bilo pet brodova koji su bili bliži RMS Titanicu. Za taj hrabri pothvat posada Carpathije dobila je sva svjetska priznanja za iskazanu hrabrost. RMS Carpathia je održavala brodsku liniju za Sjevernu Ameriku jedanest godina isplovljavajući iz Rijeke, uglavnom s iseljenicima iz obližnjih država. Među članovima posade bila su i 84 mornara iz Istre i Hrvatskog primorja koji su za iskazanu hrabrost dobili brončane medalje.

SOLAS konvencija propisuje obvezu spašavanja. Ona je stupila na snagu u Londonu 1914. godine, dvije godine nakon potonuća RMS Titanic. Ističem izuzetnu spremnost posade RMS Carpathia jer bez nje kao i izvježbanosti posade ne bi bilo ni uspjeha u spašavanju unesrećenih ljudi pri potonuću Titanica.

U gradu Rijeci, godine 1959., održana je konvencija CMI (Comite maritime international), kada su bile prihvaćene izmjena međunarodne konvencije o spašavanju ljudi i imovine na moru. Izmjena je prihvaćena protokolom, usvojenim 27. svibnja 1967. godine u Bruxelles-u.

CMI-Comite maritime international je nevladina organizacija osnovana davne 1897. godine sa sjedištem u Antwerpenu (Belgija). U osnivačkom aktu CMI naglašeno je da je njezin cilj pridonositi svim prikladnim sredstvima i aktivnostima kako bi se ujednačilo pomorsko pravo na svim njegovim područjima. Danas su 56 nacionalnih

udruženja za pomorsko pravo članovi CMI, među njima i Hrvatsko društvo za pomorsko pravo.

Da bi se otklonile neke nejasnoće navedene konvencije u pogledu pretpostavki za obvezno spašavanje ljudskih života, ta je dužnost normirana i u Glavi V. konvencije o zaštiti ljudskih života na moru.

U dva navrata sam kao zapovjednik vodio akciju spašavanja ljudi na moru. Ističem da je veliko zadovoljstvo posade nakon uspješnosti izvršenoga zadatka, ali da ima potištenosti nakon neuspjeha. Jedino mi pomorci znamo cijeniti kada se spasi nečiji život u bespućima mora, pogotovo kad u blizini nema nikoga.

Jedna akcija spašavanja nam je bila u blizini Grčke obale. Naglašavam veliku solidarnost brodova u blizini (što nije bio slučaj kod spašavanje Titanica) te obalne straže Grčke i zrakoplovstva. Na otvorenome moru, posred oceana, to nemamo jer smo daleko od obale. Stoga, sve pohvale zapovjedniku i posadi na uspješnosti izvršenoga zadatka, u što smo se uvjerali i posljednjih par mjeseci kada je naš zapovjednik, u dva navrata, spasio veliki broj brodolomaca. Unazad stoljeće, hrvatski pomorci iskazali su hrbarost i odgovornost u spašavanju ljudi na moru. Oni zaslužuju veliko priznanje i pohvalu društva. Također želim da se istakne stručnost i znanje naših pomoraca u spašavanju ljudi na moru.

S obzirom da se sve nezgode na moru događaju iznenada, zapovjednik treba znati, u svakom trenutku, nakon što je obaviješten o nekoj nesreći na moru, kako treba postupiti ako se, naprimjer, čovjek nađe u moru. U takvom slučaju zapovjednik mora imati zaništo mora poduzeti, kakav manevar broda izvesti da bi se vratio na poziciju čovjeka u moru. Sabranost zapovednika je, u tom slučaju, od presudne važnosti, pogotovo kad se postavlja da je čovjek u moru živ. Koji put se reagira spontano i naglo se okrene brod. Ako brod vozi svom snagom, tada se brzo izgubi vjerodostojna pozicija broda.

Kad netko od posade vidi čovjeka u moru, on ga treba stalno promatrati da ga se ne izgubi iz vida. Istovremeno treba pripremati stroj za manevriranje te, prilagođavanjem i smanjivanjem brzine broda, doći do čovjeka u opasnosti. Da bi se postiglo sve navedeno, treba primijeniti manovru koja je ispravna i točna i koja će dovesti do pozicije čovjeka u moru. Najčešće se primjenjuje Williamsonov zaokret. Tu manovru se često koristi jer je ona dobra.

S obzirom da obavijest na zapovjednički most „čovjek u moru“ stigne s određenim zakašnjenjem, taj zaokret broda, koristeći Williamsonov krug, je dobar i dovodi brod na pravu poziciju na kojoj je čovjek u moru.

Kod svih manovri važan je stroj, a stroju je potrebno određeno vrijeme da se pripremi za manevriranje. U tom slučaju, pri vožnji svom snagom naprijed, brod skrene 60 stupnjeva desno od kursa. Kada dođe u kurs 60 stupnjeva od zadanoga kursa počinje okret sve lijevo. Za to vrijeme smanjuje se brzina broda i on dođe u protukurs od zadanoga kursa. Smanjenom brzinom i vremenom od obavijesti da je čovjek u moru, dođe se točno na čovjeka u moru. Taj manevar je po danu precizan. Noću je, također, uspješan, ali tada su dometi reflektora ograničeni i nije lako naći čovjeka u moru.

Imamo i Scharnowow zaokret. No, ne ću se zadržavati kod njega jer sam, u svojoj praksi koristio manevar Williamsonov zaokret koji je „precizan“.

Svedosad navedeno je uvod u akciju spašavanja ljudi na moru. Iz teorije se ide u praksu. Napominjem da zapovjednik s posadom mora biti staložen u svim situacijama spašavanja ljudi na moru. Obuka posade daje uspješnost traganja i spašavanja.

Kao zapovjednik, zapovjedao sam dvjema akcijama spašavanja ljudi iz mora. Ploveći brodom „August Cesarec“ riječke Jugolinije na povratku s putovanja iz Indije u Jonskom moru, u poslijepodnevnom satima, 24. prosinca 1983. godine, čovjek se bacio u more. Član posade koji je bio s njim na palubi obavijestio je zapovjednički most, časnik straže obavijestio je stroj i zvao zapovjednika na zapovjednički most. Dan je znak za uzbunu posade – čovjek u moru. Započeo je manevar povratka na mjesto gdje je čovjek skočio u more Williamsonovim zaokretom. More je bilo mirno, a plovili smo desetak nautičkih milja, zapadno od grčke obale.

Preko VHF telefona dat je znak uzbunjivanja PAN PAN čovjek u moru. Brodovi u okolini odmah su se javljali i pristizali u pomoć da nam pomognu u traganju za čovjekom u moru. Kada se napravio Williamsonov zaokret, smanjila se brzina broda i počelo je promatranje. U tu svrhu spušten je u more čamac za spašavanje te je posada čamca pretraživala prostor moguće pozicije čovjeka u moru. Grčka obalna straža poslala je svoj brod u izviđanje. Nismo primijetili u moru tijelo čovjeka. Kako se približavala noć, grčka obalna straža nam je poslala svoj zrakoplov za promatranje koji je noću obasjavao prostor raketama za osvjetljenje. To nam je mnogo pomoglo u osmatranju jer su rakete bile toliko jake da su noć pretvarale u dan.

U ovom slučaju bila je jako važna koordinacija s brodovima koji su pritekli u pomoć. S obzirom da to nije bilo vrijeme današnjih komunikacija sve se obavljalo radiofonijom, telegrafijom i VHF telefonom. No, sve je bilo u redu i sve je, kako smo učili u teoriji, dobro funkcioniralo i u praksi. Osmatranjem kroz noć ostavlja loš dojam kod mlađih članova posade, naročito kadeta i asistenta stroja jer su očekivali da će vidjeti mrtvo tijelo u moru. Ističem, po tko zna koji put, da je važna obučenost posade te da je posada kroz čitavo to vrijeme traganja za čovjekom u moru, iskazivala veliku profesionalnost. Tražili smo čovjeka palog u more čitavu noć, a za zrakoplov i brodove uokolo, mi smo bili centar oko koga su se obavljale aktivnosti spašavanja, pružali smo informacije svim sudionicima u traganju u kom kursu i pravcu se trebaju kretati. U jutarnjim satima, kod vremenskih prilika jako dobrih za uspješnost zadatka, zahvalio sam se zrakoplovu, grčkoj obalnoj straži i brodovima koji su prolazili blizu nas, a zaustavljali su se da bi nam pomogli, ali morao sam obustaviti potragu za nestalim čovjekom. Njegovo tijelo nismo pronašli. Posada je bila jako utučena, neraspložena jer nam je do kraja putovanja i dolaska u matičnu luku ostalo još samo dva dana.

Do dolaska u matičnu luku zapovjednik mora pripremiti temeljiti izvještaj za lučke vlasti, policiju i poduzeće i kroz to vrijeme ispitati određene članove posade kako bi se zadovoljila zakonska procedura.

Spomenuta akcija i taj nesretni slučaj desio se prije tridesetak godina. Razumljivo, nije bilo obilježavanja pozicije čovjeka palog u more onako kako se to danas radi.

U današnjim vremenima pozicija broda se oslanja i prati satelitskim vezama. Da bi pozicija i točnost bile korektne, imamo EPIRB plutačom za označavanje nesreće na moru koja se aktivirate prije bacanja u more, a na radarskom ekran šalje signal gdje se nalazi čovjekovo tijelo. Međutim, sve poslije toga leži na sposobnosti zapovjednika i posade u cilju uspješnosti traganja.

Drugi moj primjer spašavanja ljudi i imovine dogodio se u Gvinejskom zaljevu, 3.srpnja 1994 godine. Tada smo uočili ribarski brod pored kojega smo plovili i ljude na njemu koji su nam rukama i krpama davali znakove, očito, tražeći pomoć. Okrenuo sam brod te smanjio brzinu i, približavajući se ribarskom brodu, zaustavio brod. Ubrzo smo saznali da su ostali bez goriva i da se ne mogu vratiti u luku iz koje su isplovili. Koliko sudugo bili na pučini, udaljeni od obale oko 150 Nm, uočili smo po ribama koje su bile na palubi. Vidjelo se da su se ribama hranili 2-3 dana.

Dizalicom smo taj ribarski brod i troje članova posade digli na palubu brodskom dizalicom. Prije početka akcija spašavanja obavijestio sam poduzeće, pomorskog agenta luke dolaska i lučke vlasti. Spašene ljude smo utopili i nahranili. Kada su se odmorili, ispričali su nam da su tu već dva dana i da im nitko nije htio priskočiti u pomoć. Skoro da su izgubili svaku nadu da će im itko pomoći. Osim to su ostali bez goriva, bili su i bez vode. Naša posada bila je jako zadovoljna da smo spasili ljude.

Za razliku od prijašnjega opisa neuspjelog traganja za čovjekom u moru, kada je posada bila potištena, sada su svi bili veseli jer smo spasili troje ljudi. Sutradan, kada smo došli u luku, naišli smo na problem koji je trajao nekoliko dana dok su ih njihovi domaćini primili natrag, iako su bili njihovi, građani iste države.

Možete naići na probleme, kao u opisanom slučaju, ali važna je ljudska komponenta da se želi spasiti nečiji život. Želim istaknuti da je kod pomoraca, u njihovom zanimanju, izražena i velika solidarnost u pružanju pomoći na moru. Nadalje bih rekao da tu dolazi do izražaja i skromnost. Naime, nitko od članova posade nije tražio neku nagradu. Bili smo zadovoljni što smo dobili pohvalu od brodovlasnika.

Važno je istaknuti, kod ta dva primjera spašavanja ljudskih života, da rad i život na brodu nije lak ni fizički, a ni psihički. Stoga, uspješnost svakog pothvata, kao i tih opisanih, ovisi o dobrom timu, odnosno čitavoj posadi. Važno su zajedništvo i uvježbanost posade i onda je uspjeh zagarantiran. Jer, ako se posada grupira po nacionalnosti, jeziku ili boji kože, nema uspjeha u ničemu pa ni u spašavanju ljudi na moru. Posada treba uvijek biti „napeta“, mora ju se informirati, poticati na međusobne razgovore, valja je poštivati i hvaliti za dobar rad. Posada mora imati dobru hranu, valja se dovoljno odmarati, ali i redovito uvježbavati vježbe po konvencijama kako bi na brodu sve bilo u funkciji. Pomorac nije u situaciji reći da ide s broda i da će potražiti drugi posao – kako je to na kopnu. Jedini mu je izbor traženje profesionalnih i osobnih kompromisa i prilagođavanje karakteristikama ljudi koje, vjerojatno, nikada ne bih sreo na kopnu. Zato je potrebna velika mentalna snaga da bi se čovjek zaštitio od brojnih negativnih utjecaja na brodu te ostao maksimalno profesionalan i discipliniran, baš u svakoj situaciji.

Primjer za to su ta dva navedena slučaja spašavanja ljudi na moru. Pomorački život je, nema sumnje, vrlo težak, ali i plemenit, pogotovo kad je u pitanju spašavanje ljudi na moru.

Zapovjednik je uvijek dužan priskočiti u pomoć onomu koji je u opasnosti. On mora procijeniti da li može uspješno obaviti zadatak, a da ne dovede u opasnost brod i posadu.

Opisat ću spašavanje ljudi nakon brodoloma RMS Titanic zbog toga što je iskazana nevjerojatna hrabrost zapovjednika i posade i rizik da ne uništi svoje strojeve. Grozna tragedija se dogodila prije 103 godine (14.travnja 1912.) na Atlantskom oceanu.

RMS Titanic bio je novi brod koji nije ni „okusio more“. Samo nakon pet dana od primopredaje i ukrcaja putnika u Francuskoj i Velikoj Britaniji sudario se sa santom leda i potonuo. U čamcima za spašavanje nalazilo se nešto više od 700 brodolomaca. Titanic se sudario sa santom leda spomenutoga datuma oko 23sata i 40 minuta. Noć je bila vedra, a more mirno. Nakon slanja signala opasnosti, crvene rakete i telegrafskoga SOS, nitko od brodova u blizini nije se usudio približiti unesrećenom brodu koji je tonuo. Nakon primljenog signala za pomoć, najudaljeniji brod od RMS Titanica uputio se na mjesto potonuća. To je bila RMS Carpathia koja je prije dva dana isplovila iz New Yorka za Rijeku. Carpathia je bila ,brod iste državne pripadnosti, ali različitih poduzeća. Od 300-tinjak članova RMS Carpathie njih 84 su bili Hrvati – Istrani i Primorci. Zapovjednik kap.Rostron Arthur Henry krenuo svom snagom, opteretivši strojeve do maksimuma , risikrajući da ostane i bez vode što bi bila katastrofa za brodske parne strojeve. Carpathia je došla na mjestu potonuća sa zakašnjenjem od 4 sata i 30-tak minuta. Iz mora su spasili 706 brodolomaca i nakon dva dana ih doveli u New York. Za hrabri pothvat nagrađeni su odličjima – posada brončanim medaljama, časnici srebrenim medaljama, a zapovjednik srebrenim pokalom. Svu pozornost svijeta zaslužili su i na povratku u Rijeku. Svuda su bili primani kao heroji. Dobivali su priznanja i nagrade.

Spomenuti hrabri čin zapovjednika Carpathie – da priskoći u pomoć – pridonio je donošenju SOLAS konvencije u Londonu 1914.godine. Dakle, obveze i zaključci u konvenciju su ušli nako hrabroga čina zapovjednika RMS Carpathie koji se zbio samo dvije godine prije. U tomu časnom djelu utkana je, velikim dijelom, i hrvatska posada – Istrani i Primorci. Jednu od medalja za taj hrabri čin posjeduje kap.Josip Perović iz Kostrene koji je prapranećak od Marca Komandica koji je bio mornar na RMS Carpathia.

Spasiti nečiji život hrabro je djelo vezano uz veliki rizik spašavatelja. U zapovjednikovoj odluci da pohita u pomoć unesrećenima plemenito je djelo, usko povezano za zakonima države kojoj brod pripada.

Želim podsjetiti da se u SOLAS konvenciji, u Glavi V., kaže da je brod dužan krenuti u pomoć nastradalom brodu. Primjer posade RMS Carpathie čini me, kao zapovjednika broda, ponosnim. Prema hrvatskom zakonodavstvu zapovjednik je dužan spašavati osobe na moru čak i ako se one tomu protive, a također ako se tomu protivi i zapovjednik broda kojeg se spašava.

Literatura:

1. Pomorska enciklopedija,
2. Rudolf Capar: Traganje i spašavanje ljudi na moru, Pomorski fakultet, Rijeka, 1996.
3. Damir Zec: Sigurnost na moru, Pomorski fakultet, Rijeka, 2001.
4. Branka Milošević Pujo: Traganje i spašavanje na moru, Dubrovnik, 2006.
5. Vođenje akcije spašavanja, Juraj Karninčić, kap.